

Германия.

3.Письмо Федерального Ведомства по Надзору за Финансовыми Учреждениями (БаФин): "Минимальные требования к риск-менеджменту", 20.12.2005 г., Германия.

4.Регулятивные предписания Базельского комитета по Надзору за Банками – "Базель II", принятые в декабре 2005 г., обязательные для интеграции в законодательство стран-членов ЕС. Германия.

Получено 14.03.2011

УДК 338.585

Д.О.ПРУНЕНКО, канд. екон. наук, Д.В.ПРАСОЛЕНКО

Харківська національна академія міського господарства

ТРАНСАКЦІЙНІ ВИТРАТИ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Уточнено визначення трансакцій для транспортних підприємств, запропоновано ввести в обіг поняття «елемент трансакції», розширено набір елементів трансакційних витрат, сформульовано перспективи їх подальших досліджень.

Уточнено определение трансакций для транспортных предприятий, предложено ввести в обращение понятие "элемент трансакций", расширен набор элементов трансакционных расходов, сформулированы перспективы их дальнейших исследований.

Determination of transactions is specified for transport enterprises, it is suggested to enter a concept "element of transaction" in an appeal, the set of elements of transactions charges is extended, the prospects of their further researches are formulated.

Ключові слова: трансакція, трансакційні витрати, елементи трансакцій.

У транспортній галузі останнім часом відбуваються суттєві зміни, здебільшого негативного характеру, які проявляються у розриві ustalених господарських зв'язків, ускладненні фінансового становища, зростанні конкуренції на ринку транспортних послуг і т.п. Транспортні підприємства сьогодні є комерційними суб'єктами господарювання, що вимагає від кожного з них самостійних управлінських рішень щодо пошуку клієнтів, постачальників та інших потенційних контрагентів. Це, у свою чергу, викликає збільшення розміру трансакційних витрат, збільшує їх частку в загальній сумі витрат. Зростання наукового і практичного інтересу до трансакційних витрат викликано передусім значним збільшенням чисельності господарюючих суб'єктів, ускладненням господарських взаємозв'язків між ними.

У спеціальній економічній літературі достатньо уваги приділяється питанням трансакційних витрат і визначенню сутності саме трансакцій, їх класифікаціям. Свою історію тема трансакційних витрат почала з робіт Р.Коуза [8]. Серед сучасних дослідників проблем трансакційних витрат слід виділити Р.М.Абдулліна, С.І.Архієреєва, Л.В.Базалієву, І.П.Булеєву, О.П.Власенко, Н.М.Волоснікову, Я.В.Зінченко, О.Ю.Кудріну, Г.А.Макухіна, О.В.Тарасенко, О.В.Шепеленко [1-

7, 9-12] та ін.

Серед сучасних наукових досліджень проблем трансакційних витрат галузевий аспект розвинутий недостатньо. Але саме галузеві особливості відіграють чи не найважливішу роль у складі, структурі трансакційних витрат, обумовлюють їх частку в загальній сумі витрат. Тому вбачається доцільним поглиблення наукових досліджень у напрямку встановлення впливу галузевих особливостей на процеси формування трансакційних витрат транспортних підприємств.

Враховуючи актуальність зазначеної проблематики, завдання цієї статті доцільно звузити до розробки пропозицій щодо визначення поняття «трансакція» з точки зору транспортного підприємства та удосконалення набору складових елементів трансакційних витрат.

Перш, ніж визначатися з набором складових елементів трансакційних витрат транспортного підприємства, доречно охарактеризувати сутність їх трансакцій. Трансакція означає зміну права розпорядження матеріальними благами або послугами, в якій бере участь більш ніж один суб'єкт. Поняття трансакції використовується в широкому розумінні та вживається для позначення обміну як матеріальними і нематеріальними благами, так і юридичними зобов'язаннями, угодами короткострокового і довгострокового характеру, таких, що потребують як детального документального оформлення, так і укладених на устних засадах.

Трансакції прийнято класифікувати на внутрішні і зовнішні. Внутрішні трансакції виникають всередині фірми в процесі взаємодії її структурних підрозділів і/або роботодавця та працівників. Зовнішні трансакції характеризують специфіку взаємовідносин фірми з іншими господарюючими суб'єктами. В межах цієї статті увага приділяється лише зовнішнім трансакційним витратам.

Слід зауважити, що існуючі визначення поняття «трансакції» упускають такі важливі аспекти, як координація та моніторинг господарських зв'язків між транспортним підприємством і контрагентом. На нашу думку, зовнішні трансакції транспортного підприємства доречно розглядати у вигляді сукупності дій і робіт, що здійснюються з метою встановлення, сприяння, підтримки, моніторингу, координації та реалізації господарських зв'язків за умови досягнення транспортним підприємством і контрагентом взаємної комерційної вигоди.

Наступним кроком після визначення сутності поняття «трансакція» вважається за доцільне проаналізувати його зміст, саме що є елементом трансакції. У сучасній економічній науці термін «елемент трансакції» не використовується. Представляється необхідним ввести в обіг поняття «елемент трансакції», який означатиме конкретну дію

або роботу, що забезпечує здійснення трансакції. По суті певні розробки в цьому напрямку мають місце. В більшості випадків вони представляються як складові трансакцій, види трансакційних витрат і т.п.

Вичерпний перелік елементів трансакцій встановити неможливо внаслідок їх значного різноманіття, специфічності для кожного підприємства, у тому числі і транспортного. При цьому існуючі переліки, запропоновані дослідниками, багато у чому перекликаються. Традиційно трансакційні витрати класифікуються на п'ять груп: витрати на пошук інформації, витрати на ведення переговорів, витрати вимірювання, витрати специфікації та захисту прав власності й витрати опортуністичної поведінки. Проведені М.М.Шигун дослідження існуючих класифікацій трансакційних витрат дозволили встановити, що дослідниками найчастіше використовується три авторських підходи – підхід Р.Коуза, підхід П.Мілгрона і Дж. Роберта та підхід Д.Норта і Т.Еггертссона. Інші варіанти класифікації трансакційних витрат мають окремі додаткові складові, використовуючи за основу три вищенаведені підходи, або є певними інтерпретаціями розглянутих підходів, утворених в результаті їх синтезу [13, с.228]. Певний інтерес представляють результати досліджень Ж.М.Юшак, в яких всеохоплююче проаналізовано низку сучасних підходів до класифікації трансакційних витрат [14, с.235-244].

Проте всім їм притаманний суттєвий недолік, який полягає у неврахуванні такого важливого аспекту, як встановлення критеріїв відбору контрагентів і аналіз наявних контрагентів на відповідність вимогам (встановленим критеріям) транспортного підприємства. На нашу думку, до елементів зовнішніх трансакцій правомірно відносити: пошук потенційних контрагентів; встановлення критеріїв відбору контрагентів; аналіз наявних контрагентів на відповідність вимогам (встановленим критеріям) транспортного підприємства; відбір з наявної сукупності контрагентів; розробка, погодження і укладання договорів; моніторинг виконання договірних умов як транспортним підприємством, так і контрагентом. Наведений перелік елементів зовнішніх трансакцій не є вичерпним і може (й буде) змінюватися під впливом специфічних рис конкретних підприємств, у тому числі і транспортних.

Кожен з перелічених елементів трансакцій є складним за своєю природою, а це означає, що кожен з них може далі деталізуватися на більш прості елементи. Наприклад, з позицій транспортного підприємства такий елемент, як пошук контрагентів природно деталізується на пошук постачальників і пошук споживачів транспортних послуг. Дедалі елемент «пошук постачальників» може деталізуватися на пошук

постачальників паливно-мастильних матеріалів і пошук постачальників запасних частин і т.д.

Зазначені трансакції вимагають витрат, які отримали назву «трансакційні витрати». На думку М.М.Шигун, з якою можна погодитися, ідея виникнення і впровадження в економічну науку поняття "трансакційних витрат" походить від потреби суб'єктів, що приймають економічні рішення, володіти інформацією про те, яка частина понесених витрат на ведення господарської діяльності забезпечує приріст вкладеного капіталу та обслуговуюча діяльність, яка охоплює процеси отримання інформації про економічне та ринкове середовище, правові та політичні умови, специфіку попиту і пропозиції продукції, наладження економічних та виробничих бізнес-зв'язків, виконання заходів з просування виготовленої продукції [13, с.226].

У найбільш загальному вигляді під трансакційними витратами розуміються витрати економічної взаємодії між господарюючими суб'єктами. Іншими словами, трансакційні витрати – це витрати у сфері обміну, пов'язані з передачею прав власності. Труднощі формування єдиного визначення трансакційних витрат викликані значним видовим різноманіттям.

На нашу думку, дослідження дефініцій поняття «трансакційні витрати» перейшло до тієї стадії, коли кількість не переходить у якість. Коментуючи роботу Дж. Уолліса і Д.Норта «Вимірювання трансакційного сектора в американській економіці, 1870-1970», Л.Девіс, визнаючи Дугласа Норта менш критичним економістом, ніж Дж.Уолліс, наводить його вислів про те, що трансакційні витрати є важливим поняттям, корисність якого зменшується пропорційно тому, як уточнюється їхнє визначення [15, с.149]. Тому поглиблення в межах цієї статті теоретичного аналізу поняття «трансакційні витрати» представляється недоцільним.

За результатами проведеного дослідження уточнено визначення трансакцій для транспортних підприємств, під яким доречно розуміти сукупність дій і робіт, що здійснюються з метою встановлення, сприяння, підтримки, моніторингу, координації та реалізації господарських зв'язків за умови досягнення транспортним підприємством і контрагентом взаємної комерційної вигоди. Запропоновано ввести в обіг поняття «елемент трансакції», який означатиме конкретну дію або роботу, що забезпечує здійснення трансакції. В роботі розширено набір елементів трансакційних витрат шляхом обґрунтування необхідності внесення до нього наступних елементів: встановлення критеріїв відбору контрагентів і аналіз наявних контрагентів на відповідність вимогам (встановленим критеріям) транспортного підприємства.

Перспективи подальших досліджень полягають у пошуку підходів, моделей і методів визначення оптимальної величини трансакційних витрат транспортних підприємств залежно від підгалузевої приналежності, обсягів наданих транспортних послуг та інших специфічних рис підприємств транспортної галузі, а також визначення ефективності трансакційної діяльності.

1.Абдуллін Р.М. Механізми регулювання трансакційних витрат державного сектору економіки: Автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.00.03 / Р. М. Абдуллін; Ін-т законодавства ВР України. – К., 2010. – 16 с.

2.Архиереев С.И. Трансакционные издержки и неравенство в условиях рыночной трансформации / С.И. Архиереев. – Харьков: Бизнес Информ, 2000. – 288 с. – (Актуальные проблемы переходного общества).

3.Базалієва Л.В. Науково-теоретичні та методичні основи управління трансакційними витратами підприємства / Л.В. Базалієва. – Харків: ХНЕУ, 2009. – 163 с.

4.Булєев И.П. Управление трансакционными издержками в переходной экономике / Ин-т экономики промышленности НАН Украины / И.П. Булєев. – Донецк, 2002. – 154 с.

5.Власенко О.П. Управління трансакційними витратами в агробізнесі: Автореф. дис... канд. екон. наук: 08.00.04 / Житомирський нац. агроекологічний ун-т / О.П. Власенко. – Житомир, 2009. – 20 с.

6.Волоснікова Н.М. Трансакційні витрати інноваційної діяльності в умовах ринкової трансформації: Автореф. дис... канд. екон. наук: 08.00.04 / Нац. техн. ун-т "Харківський політехнічний ін-т" / Н.М. Волоснікова. – Харків, 2008. – 19 с.

7.Зінченко Я.В. Трансакційні витрати формування та розвитку фондового ринку: Автореф. дис... канд. екон. наук: 08.01.01 / Харківський нац. ун-т ім. В.Н.Каразіна / Я.В.Зінченко. – Харків, 2004. – 19 с.

8.Коуз Р. Фирма, рынок и право: Пер. с англ. Б. Пинскера; науч. ред. Р. Капелюшников. – М.: Новое издательство, 2007. – 224 с.

9.Кудріна О.Ю. Планування податкових трансакційних витрат промислового підприємства: Автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.00.04 / Ольга Юрійвна Кудріна; Східноукр. нац. ун-т ім. В.Даля. – Луганськ, 2010. – 21 с.

10.Макухін Г.А. Оцінка трансакційних витрат підприємства: Автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.06.01 / Східноукр. нац. ун-т ім. В.Даля / Г.А.Макухін. – Луганськ, 2005. – 18с.

11.Тарасенко О.В. Інституційний аналіз трансакційних витрат у корпоративному управлінні: Автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.00.01 / Донецький нац. ун-т / О.В.Тарасенко. – Донецьк, 2008. – 20 с.

12.Шепеленко О.В. Управління трансакційними витратами в економіці України: Автореф. дис. ... д-ра екон. наук: 08.00.03 / Донецький нац. ун-т / О.В.Шепеленко. – Донецьк, 2008. – 38 с.

13.Шигун М.М. Бухгалтерський облік трансакційних витрат: проблеми визначення поняття і класифікації [Електронний ресурс] / М.М. Шигун // Проблеми теорії та методології бухгалтерського обліку, контролю і аналізу. – 2009. – №2 (14). Режим доступу: http://www.ztu.edu.ua/ua/science/publishing/wzbirnik/econom/2_14/26.pdf.

14.Юшак Ж.М. Підходи до класифікації трансакційних витрат для потреб бухгалтерського обліку [Електронний ресурс] / Ж.М. Юшак // Проблеми теорії та методології бухгалтерського обліку, контролю і аналізу. – 2009. – №2 (14). Режим доступу: http://www.ztu.edu.ua/ua/science/publishing/wzbirnik/econom/2_14/27.pdf.

15.Wallis John J., North Douglass. Measuring the Transaction Sector in the American

Economy, 1870-1970 [Electronic resource] / John J. Wallis, Douglass North // Long-Term Factors in American Economic Growth. – University of Chicago Press, 1986. – P.95-162. – Режим доступу: <http://www.nber.org/chapters/c9679>.

Отримано 20.01.2011

УДК 65.012.34

І.Л.ЯКОВИЦЬКИЙ, канд. техн. наук

Харківська національна академія міського господарства

ІНФОРМАЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЛОГІСТИКИ ЯК ІНСТРУМЕНТ ОРГАНІЗАЦІЇ ЕФЕКТИВНОЇ ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Розглядається логістичний підхід до інформації як до інформаційного потоку сукупного знання у рамках складної економічної системи, що є синтезом окремих потоків для їх узгодження при прийнятті управлінських рішень.

Рассматривается логистический подход к информации как к информационному потоку совокупного знания в рамках сложной экономической системы, которая является синтезом отдельных потоков для их согласования при принятии управленческих решений.

A logistics approach to information as to the cumulative knowledge of the information flow within a complex economic system and is a synthesis of separate streams for their approval when making management decisions.

Ключові слова: інформаційна логістика, інформаційний потік.

Глобалізація економічних зв'язків є основною характеристикою сучасного економічного простору. Розширюються області господарювання, зростають масштаби діяльності. За таких умов формування управлінських рішень потребує комплексного аналізу процесів і явищ, урахування всіх чинників, що можуть впливати на кінцевий результат [2-4, 6]. Оскільки кількість таких чинників постійно зростає, а механізми їх впливу мають різну природу, то й можливі рішення, як правило, можуть бути неоднозначні.

За умови, коли життєвий цикл товарів і послуг має тенденції до скорочення, час стає вирішальним фактором при управлінні ієрархічними потоковими процесами. Дослідження таких процесів передбачає детальне вивчення ланок кожного з потоків, специфіку їх руху й подальшого використання [1, 5]. Вирішення такого завдання невід'ємно пов'язане з використанням інформаційних технологій та сучасних методів аналізу даних. Адже управління на основі логістичних принципів потребує обробки дуже великих обсягів інформації, які самі по собі утворюють потужні інформаційні потоки. Ці потоки, поєднуючись з методологією їх обробки, поступово формують знання. Причому, на відміну від інших видів ресурсів, знання не витрачаються, а з часом